



Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Quale ADF, quale "Vespucci", quale Firenze?

Nel momento in cui chiudiamo questo numero sono stati appena nominati il nuovo vertice ed il nuovo CDA di ADF. Confermati il Presidente (Michele Legnaioli) e l'Amministratore Delegato (Fabio Battaglia) e gran parte dei 17 consiglieri d'amministrazione, con alcuni nuovi ingressi frutto dei nuovi equilibri azionari. Bene, bravi e tanti, tanti auguri di **buon lavoro** a tutti!

Adesso però, assestati azioni e azionisti, stretti i patti, assegnate o confermate le cariche, difeci quale ADF guiderà il "Vespucci" e quale "Vespucci" servirà Firenze e l'area metropolitana da qui al futuro. I vari **scenari possibili** sono, al momento, ancora tutti praticabili, ma in gioco non ci sono diverse visioni di sviluppo dell'aeroporto fiorentino. Ci sono tre scenari totalmente differenti che identificano idee diverse del ruolo dello scalo aereo per la città e differenti gradi di competitività che potrà avere il territorio fiorentino.

C'è **una sola ottica di sviluppo**, rappresentata dalla nuova pista e dal nuovo assetto dell'area aeroportuale, in grado di far fare al "Vespucci", a Firenze ed all'area metropolitana un vero salto di qualità, risolvendo una volta per tutte la questione aeroportuale e la carenza di capacità aerea della Toscana (che è originata dalle carenze strutturali dell'area fiorentina). Uno scenario che abbina alla soluzione dei problemi operativi dello scalo, un drastico miglioramento dell'inserimento ambientale del traffico aereo nella piana. L'aveva proposta Aeroporti Holding, è sempre piaciuta a SOGIM, l'aveva sposata in pieno la Camera di Commercio di Firenze, salvo poi rinnegarla con le intese col Comune di Firenze e gli enti locali che di piste vecchie o nuove non vogliono neppure sentir parlare.

C'è un **ottica di adeguamento** delle strutture nell'ambito dell'attuale assetto aeroportuale, con la realizzazione della bretella di rullaggio e l'attuazione del vecchio masterplan (l'unico per ora esistente ed approvato), più l'allungamento della pista esistente e gli interventi necessari sugli ostacoli esterni, a cominciare dalla questione autostrada. È uno scenario che riduce le disfunzioni attuali, migliora l'operatività, attenua l'impatto ambientale sugli abitati e incrementa i margini di sicurezza delle operazioni di volo. Lascia però aperte varie problematiche e non è paragonabile nel rapporto costi e benefici alla soluzione nuova pista. Per questo piace poco ai soci privati, mentre non piace agli enti locali perché a loro l'aeroporto proprio non interessa (ormai lo dicono pubblicamente). Ma se il "Vespucci" fosse condannato a sopravvivere con la pista attuale, almeno questo dovrebbe essere uno scenario obbligato.

C'è infine l'**opzione zero**: niente nuova pista, niente vecchia pista migliorata, niente bretella, niente ampliamenti del sedime aeroportuale. Nessuna ottica di sviluppo, nessun miglioramento delle strutture di volo. Conferma di tutti i problemi operativi, dei voli sugli abitati di Peretola e Sesto Fiorentino, di limiti e penalizzazioni, ritardi, dirottamenti, ecc. ecc. È lo scenario prediletto dai soci pubblici e dagli altri enti locali, dalla Regione in giù, che lo scalo fiorentino non possono chiuderlo ma almeno questo possono farlo, tenendo in pugno con gli assetti urbanistici e le politiche di area tutto il resto di ADF, il "Vespucci" e le sorti di Firenze e dell'area metropolitana (e i cittadini che abitano attorno all'aeroporto). È lo scenario che concede come unico intervento per lo sviluppo aeroportuale di Firenze "un miglioramento qualitativo ed estetico" dell'aerostazione esistente che ben venga, ma con i problemi aeroportuali sul tappeto a Firenze e in Toscana viene prima di tutto da ridere...

Via col vento

L'inverno appena passato è stato molto poco invernale per le nebbie e le temperature, ma in compenso ha imperversato il vento, come continua a imperversare tutt'ora: non bufare (salvo qualche giorno), ma il **venticello** necessario e sufficiente a mandare in tilt il "Vespucci", soprattutto se abbinato a qualche **goccia di pioggia**. Da mesi non si contano dirottamenti, ritardi dei voli, coincidenze saltate, procedure di atterraggio e riattaccate ripetute nella speranza di arrivare sulla pista in un momento di tregua, estenuanti attese a terra sperando in valori di vento compatibili con la pista disponibile, aerei alleggeriti del carico per potersi staccare dal suolo fiorentino, voli tornati all'aeroporto di partenza dopo le solite lunghe attese nel cielo toscano, voli a tappe per rifornire l'aereo del carburante che non è stato possibile imbarcare al "Vespucci", aerei che raggiungono vuoti Firenze per potersi fermare sull'attuale pista dopo essersi liberati in qualche altro aeroporto del carico dei passeggeri, costretti poi a proseguire per il capoluogo toscano in bus, ecc., ecc., ecc. Questa **non è "normalità" o "consuetudine"** da accettare rassegnati, come si sentono rispondere i poveri cittadini-utenti che provano a protestare. È una vergogna voluta da chi impedisce gli interventi sulle strutture di volo.

Il 29 marzo 2007 è ricorso il 20° anniversario dell'avvio dei collegamenti internazionali dal "Vespucci" (dopo la ripresa dei voli del 1986) e del legame di Air France con Firenze.

Il volo AF 632 del 29 marzo 1987 proveniente da Parigi, operato con Saab 340 (foto a sinistra), fu infatti la prima linea regolare con l'Europa. Oggi Air France gestisce sei frequenze giornaliere con BAe 146 ed Avro RJ85 (foto a destra).



MARCO IAROSSI



MARCO IAROSSI

Mobilità terra-terra

Non esiste un problema aeroporto, ma forse non deve esistere neppure un aeroporto, nell'area metropolitana **Firenze-Prato-Pistoia** secondo i vertici della Regione, delle tre Province, dei tre Comuni capoluogo e del comprensorio Empolese-Valdera. Lo si deduce dopo la presentazione dei quattro PASL (Patti per lo Sviluppo Locale) dove sono indicati 214 progetti e 27 "idee progettuali" inerenti ogni aspetto ritenuto importante per la vita e lo sviluppo dei territori interessati.

Progetti sui quali i vari livelli di Governo locale saranno "obbligati ad andare d'accordo" perché - hanno spiegato - le opere d'interesse pubblico non possono essere frenate dall'opposizione di singoli Comuni. Sono compresi investimenti per 4 miliardi di euro dal 2007 al 2010, in gran parte per le infrastrutture. **Per la mobilità** dell'area metropolitana sono stati presentati come opere importanti l'alta velocità-alta capacità ferroviaria, la ferrovia Pistoia-Lucca, le tramvie di Firenze, la terza corsia dell'A1 tra Barberino e Incisa, la terza corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia, il raccordo Prato-Lastra a Signa, l'interporto di Prato-Gonfienti. L'aeroporto invece non c'è, né al presente né al futuro.

Porti e aeroporti

Che differenza passa tra i sistemi portuali ed aeroportuali? In Toscana ce n'è una essenziale, confermata nel nuovo PIT (Piano Indirizzo Territoriale): il masterplan regionale degli aeroporti è basato solo su teoriche integrazioni gestionali tra le strutture che ci sono e più o meno come sono, senza alcun cenno a investimenti sulle infrastrutture; il sistema portuale ha come premessa a sinergie e integrazioni il **potenziamento infrastrutturale** per creare capacità adeguate a ruoli e funzioni: circa 132 milioni di euro per Livorno, 63 milioni per Piombino, 42 milioni per Carrara.

Sono previsti interventi sulle banchine, sui fondali (per far attraccare navi più grandi), sulle strutture portuali per incrementare la capacità di gestione di passeggeri e merci, sulle infrastrutture di collegamento dei porti con il territorio (strade, autostrade, ferrovie). Investimenti sono previsti anche per i porti minori esistenti e per altri pianificati e intanto, in febbraio, è stata approvata la costruzione del nuovo porto di Viareggio per 22 milioni di euro. Chissà perché la **logica costruttiva** che vale per i porti (ma anche per ferrovie, viabilità e interporti) in Toscana non vale per gli aeroporti.



MARCO MINARI



MARCO IAROSI



MARCO IAROSI



LUFTHANSA



BOMBARDIER

Nelle foto: una serie di vettori minori o sussidiari di grandi compagnie che operano su Firenze con aerei turboelica. Dall'alto in basso: il Bombardier Q300 della svizzera Flybaboo (Ginevra); un Saab 2000 della Moldavian Airlines impiegato dalla rumena Carpatair (Timisoara); l'ATR 72 di Alitalia Express impiegato su due delle quattro frequenze giornaliere da Fiumicino; il Q400 della Augsburg Airways impiegato da Lufthansa per i voli da Monaco (assieme agli ATR 72 di Air Dolomiti); il Q300 della Austrian Arrows impiegato da Austrian Airlines.

Agenda ADF

Tra i compiti più urgenti che aspettano l'ADF appena nominata c'è la vigilanza su ciò che sta accadendo nella piana attorno allo scalo e da cui dipendono le sorti del "Vespucci". In questo momento, oltre alla prossima apertura di **cantieri** a ridosso della testata nord della pista, sta per essere adottato il nuovo **Piano Strutturale** di Firenze, con un'unica UTOE (Unità Territoriale Organica Elementare) che comprende aeroporto e area di Castello.

Sta prendendo forma l'assetto del nuovo **Piano di Castello** che nel tempo si è arricchito di presenze, dai palazzi della Provincia al nuovo insediamento scolastico per migliaia di studenti (e, se Della Valle vorrà, anche il nuovo stadio di Firenze, in un'area già individuata). Intanto è alla fase di pre-progetto la **terza corsia sull'A11** fino a Pistoia che ridisegna tutta la zona di ingresso a Firenze, proprio in corrispondenza dell'aeroporto. È in approvazione il nuovo tracciato della **linea due della tramvia** fiorentina modificato nella zona del "Vespucci" per raggiungere meglio l'area universitaria di Sesto Fiorentino, con un nuovo percorso a ridosso del confine aeroportuale.

Voli nuovi, voli persi

Conferme e smentite per i voli del "Vespucci" con il nuovo orario dello scorso 25 marzo. **Sterling** ha ripreso i voli da Copenaghen ed Oslo con Boeing 737-700 ed ha inaugurato la nuova linea da Göteborg, operata con Boeing 737-300 dell'inglese Astraesus. **Lufthansa** ha aperto il volo bisettimanale da Stoccarda con Avro RJ85. **Belle Air** ha sostituito l'ATR 42 con il BAe 146 sulla rotta da Tirana. **Meridiana** ha cancellato la sosta a Torino che era effettuata su uno dei due voli giornalieri Firenze-Amsterdam. **Club Air**, che da maggio dovrebbe riprendere l'attività, ha annunciato per Firenze la riapertura del volo su Tirana e, per la prima volta, quello per Brindisi.

Non sono stati aperti i voli di **Germanwings** da Berlino con A319 e **SkyEurope** da Vienna con Boeing 737-700. Quest'ultimo, annunciato dal vettore in un comunicato del 20 dicembre 2006, è stato spostato su Pisa per ragioni di operatività, infrastrutture e costi. **Eurofly** ha comunicato di stare valutando assieme alla Regione Toscana l'impiego del suo Airbus A319 "Corporate Jet" da 48 posti per voli business da Firenze a Mosca e Dubai. Intanto il velivolo ha operato sul "Vespucci" per conto delle squadre di calcio del Siena e dell'Inter.

Patto per cosa?

La qualità dell'aerostazione e l'integrazione dell'aeroporto di Peretola nel sistema aeroportuale toscano: è tutto qui l'interesse della parte pubblica di ADF per lo sviluppo aeroportuale di Firenze secondo il documento stilato dal Comune di Firenze e dalle Camere di Commercio di Firenze e Prato lo scorso 8 febbraio in Palazzo Vecchio. Frutto di riflessioni e confronti, l'atto è stato consegnato ai soci industriali della società di gestione (Meridiana, Aeroporti Holding, SOGIM) e proposto all'attenzione della città. Visto che la città istituzionale e politica finora non vi ha posto alcuna attenzione, proviamo a riflettere sui suoi contenuti.

Mancanze

La prima cosa da evidenziare è ciò che manca dal documento. Un aeroporto, infatti, è in sé un sistema di tante componenti (strutture lato aria e lato terra, strumentazioni, procedure e spazi aerei, collegamenti con la città ed il territorio) ed ognuna deve funzionare in modo adeguato. I soci pubblici trattano solo un aspetto della componente lato terra, l'aerostazione, e non fanno cenno a niente di tutto il resto: pista, bretella, piazzali, area merci, parcheggi, ecc. La mancanza più grave riguarda il lato aria, cioè il sistema di pista, bretella e piazzali. Tra questi spicca l'assenza della bretella di rullaggio, la struttura più importante che era inserita nel masterplan redatto ed approvato ai tempi dell'ADF pubblica e che fino a un po' di tempo fa era l'unica struttura di volo che in qualche modo compariva negli atti degli enti locali. Delle conseguenze disastrose della pista corta e penalizzata e della mancanza della bretella di rullaggio per la funzionalità del "Vespucci" parliamo in altre parti del notiziario e comunque sono sempre le solite.

Aerostazione

L'unico intervento concreto indicato nel documento riguarda l'aerostazione. Gli impegni sottoscritti dai soci pubblici prevedono:

- la consegna al nuovo Consiglio d'Amministrazione dell'analisi e della progettazione predisposta dall'attuale management di ADF, quale contributo per la definizione della nuova aerostazione;

- l'indizione di un concorso internazionale, su parametri di qualità ed efficienza operativa, secondo i più elevati standard internazionali; di efficienza energetica operativa e di compatibilità ambientale; estetici.

In sostanza, il progetto di risistemazione dell'attuale area terminale consegnato da

Comune di Firenze e Camere di Commercio di Firenze e Prato hanno indicato nel miglioramento della qualità dell'aerostazione l'unico intervento necessario per il futuro dello scalo dell'area fiorentina.

tempo da ADF agli enti locali è considerato ora solo un "utile contributo". Viene prospettato invece l'avvio di un concorso internazionale sempre per risistemare quello che c'è, con un progetto probabilmente di minore entità ma firmato da un grande nome dell'architettura. In tale situazione c'è il timore che anche su questo intervento si perdano di vista le esigenze del "Vespucci" e magari si perda la strada.

Il fatto è che Firenze non ha bisogno dell'ennesimo intervento di restyling, ristrutturazione o ampliamento modulare delle strutture esistenti. C'è bisogno della costruzione di una nuova moderna aerostazione in un nuovo assetto dell'area terminale, con adegua-



MARCO IAROSKI

ti sistemi di parcheggi, viabilità di accesso, integrazioni con i trasporti su rotaia, con il parco e tutto il resto. Per fare ciò occorrono spazi adeguati, con i necessari ampliamenti del sedime aeroportuale (di spazio nella piana per ora c'è n'è quanto se ne vuole, se si vuole...). E per avviare un concorso, che non può che avere un'ottica di lunga scadenza, occorre ancor prima avere un'idea chiara e definitiva di quello che sarà l'assetto del "Vespucci" da qui al futuro ed indicarla nel bando di concorso. L'attuale no alla nuova pista è un "no per sempre", e quindi Firenze è condannata all'attuale pista e alle scelte conseguenti sulle altre strutture? Oppure è un "ora no" e quindi il sistema aeroporto deve tenere conto di uno spiraglio futuro? La cosa non è di poco conto, perché se non si considera niente di tutto questo e si mantiene lo scalo nel limbo del "chi vivrà vedrà" (mentre attorno, nella piana, succede di tutto) si va davvero poco lontano. E se ci si limita a vivac-

chiare con quel che c'è e si confinano ancora i progettisti nell'attuale sedime aeroportuale e nelle attuali strutture, forse è anche inutile scomodare i grandi architetti.

Integrazione

Sulla questione integrazione tra scali toscani, evocata ora anche dai soci pubblici di ADF, la reazione naturale non può essere che di sconforto. Il "Vespucci" ha bisogno di più pista, bretella, piazzali ecc., Palazzo Vecchio e le Camere di Commercio di Firenze e Prato, invece di pensare alle infrastrutture necessarie a far funzionare un servizio pubblico, rispondono con intenti d'integrazione gestionale con altri scali, mettendo in prima linea questa volta Siena, poi Grosseto e quindi Pisa. Cosa c'entra con i problemi operativi e la mancanza di capacità del "Vespucci"? Quale funzione dovrebbe avere per l'area fiorentina lo scalo di Ampugnano, immerso nella splendida campagna senese, con i suoi 1.300 metri di pista? Se anche il Monte dei Paschi, suo principale azionista, riuscisse a piegare i veti regionali agli investimenti aeroportuali ed a fare una pista migliore, di 2.000-2.300 metri, cosa si otterrebbe? A Siena potrebbe operare una quota di voli low cost e charter (come a Parma, Cuneo o Perugia), allentando la pressione di tale traffico su Pisa, ma per i problemi aeroportuali dell'area fiorentina non cambierebbe niente. L'ipotesi, comunque, è troncata sul nascere dal masterplan aeroportuale regionale contenuto nel PIT che esclude qualunque potenziamento della pista senese.

Per Grosseto la citazione è ancora più bizzarra: ve l'immaginate qualcuno che per andare e venire dall'area fiorentina passa dalla Maremma per poi risalire l'intera regione? Roba da Grand Tour in carrozza stile '800. L'ipotetico intento d'integrazione potrebbe riguardare, come per Siena, scambi azionari o cose simili tra gestori che, di nuovo, non hanno niente a che vedere con i problemi operativi del "Vespucci" e con la carenza infrastrutturale dell'area fiorentina.

Delle ipotesi d'integrazione con Pisa e del loro grado di attinenza con le carenze infrastrutturali di Firenze si è già scritto all'infinito. "Fare sistema", "sinergie" e "integrazioni" sono bellissimi propositi dove e quando ne sussistano esigenze e condizioni. I problemi del "Vespucci" e dell'accessibilità dell'area fiorentina dei quali si dovrebbero occupare i soci di ADF (soprattutto quelli pubblici) e le istituzioni locali sono altra cosa. È bene ricordarlo sempre.

Bluff ambientale

Che la politica aeroportuale toscana sia distorta in ogni suo aspetto dalla logica dei due pesi e delle due misure è cosa nota. Che ciò si espliciti nel modo più palese ma anche più odioso in una questione delicata come quella ambientale è altrettanto noto e noi lo denunciavamo su quasi ogni numero di questo notiziario. Nella prima copia (ottobre 1997) dedicammo alla questione un'intera pagina sotto il titolo "L'inquinamento NON è uguale per tutti". Si resta però sgomenti nel leggere oggi il Rapporto Ambientale del masterplan degli aeroporti inserito nel nuovo PIT (Piano d'Indirizzo Territoriale), che ripropone letture quanto meno incomplete invece di porre rimedio alle distorsioni con politiche di sistema.

Kyoto-Firenze

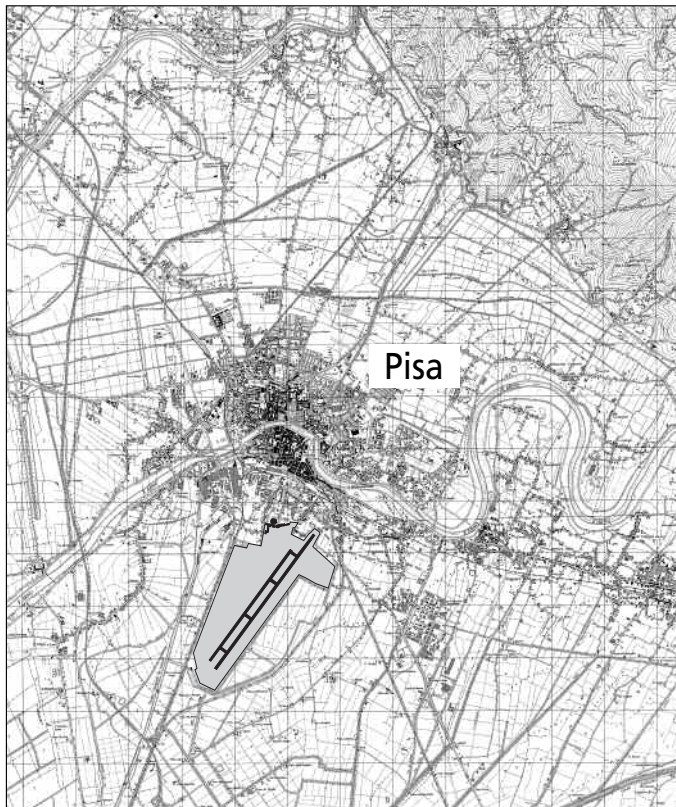
Il documento parte dai massimi sistemi, dalle considerazioni generali sugli equilibri ambientali scaturiti dal protocollo di Kyoto, passa dai vari atti in materia dell'Unione Europea e sul costo ambientale dei trasporti, dalle azioni per il contenimento delle emissioni del trasporto aereo messe a punto da organismi internazionali, quindi si focalizza sulla Toscana inquadrando il solo aeroporto di Firenze.

Il "Vespucci", al solito, è dipinto prima di tutto come un problema, un'emergenza in un'area considerata di "criticità ambientale" per le tante infrastrutture, insediamenti e attività esistenti o previste. E con tutte queste criticità presenti e future, l'unica presenza da arginare è l'aeroporto, confermato come struttura che non ha alcuna possibilità di espansione perché neanche un metro quadro delle centinaia di ettari di territorio libero nella piana attorno allo scalo deve essere utilizzato per opere aeroportuali. Per il "Vespucci" vengono poi riportate considerazioni inerenti la vicinanza agli abitati, i monitoraggi del rumore di ARPAT, la popolazione interessata dai vari livelli di emissioni acustiche (ma si dimentica di ricordare che nessuna zona residenziale è esposta a livelli superiori al limite di legge dei 65 decibel), l'aumento di emissioni inquinanti in caso di crescita del traffico aereo, la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, completata nel 2005, ecc.

Niente di tutto questo è dato sapere degli altri scali, in particolare delle due strutture maggiori per dimensioni di piste e sedime, cioè Pisa e Grosseto, anch'essi scali cittadini per la distanza dai rispettivi centri urbani (rispettivamente 1,5 e 2 km) ed interessati da operatività notturna e da ogni tipologia di

La politica aeroportuale toscana continua ad essere distorta da differenti metodi di analisi nei vari ambiti territoriali e valutazioni parziali delle problematiche del "Vespucci".

traffico. Nessun cenno viene fatto alle problematiche del "Galilei" di Pisa che il gestore SAT ha ben presenti e affronta quotidianamente: la contiguità del terminal civile e di una delle testate delle piste con gli abitati, la congestione dell'area tra l'aerostazione e le prime abitazioni per la presenza di altre gran-



Modello pisano

La scarsa attenzione del PIT per la questione ambientale dello scalo di Pisa risulta particolarmente sorprendente, perché il **rapporto costruttivo** instaurato tra aeroporto e territorio e tra istituzioni ed aeroporto dovrebbe essere assunto proprio come modello per il sistema toscano. Nonostante i tanti aspetti ambientali da gestire per le dimensioni della struttura, la sua localizzazione in rapporto alla città, l'entità e la tipologia di traffico, tutto è imperniato sulla consapevolezza generale dell'importanza dello scalo quale servizio pubblico, sul supporto degli enti locali per i progetti della SAT e sulla gestione - e non strumentalizzazione - dei problemi ambientali per assicurare la convivenza meno problematica possibile con i cittadini.

di infrastrutture viarie e ferroviarie, il delicato assetto territoriale ed idrogeologico della zona, l'espansione dello scalo civile su aree esterne con l'abbattimento di un nucleo abitato previsto dal masterplan approvato, e lo spostamento della stazione ferroviaria per espandere il terminal aeroportuale. Nessuna informazione risulta su monitoraggi ARPAT del "Galilei" e sull'attuale popolazione esposta al rumore aeroportuale (nei documenti allegati alla procedura per l'approvazione del masterplan, nel 2001, erano quasi 2.000 le persone nella fascia oltre i 60 decibel, con situazioni anche oltre il limite di 65 decibel).

Nessuna valutazione è dedicata agli effetti ambientali dall'eccezionale incremento di traffico, passato dal 2001 ad oggi da 1,3 a 4 milioni di passeggeri, né agli effetti che avrebbe la crescita fino a 8 milioni ipotizzata nell'ultima versione del masterplan. Non è riportata alcuna informazione sullo stato di attuazione della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, obbligatoria anche per Pisa (è stata fatta o no?), né sulle misure antirumore già adottate dalla SAT, come le barriere a protezione delle abitazioni più vicine ai piazzali, le procedure di volo antirumore, l'uso prevalentemente unidirezionale della pista per limitare i voli sulla città. Non ci sono valutazioni sull'incidenza dei voli militari che costituiscono un altro 50% del traffico, né degli effetti del traffico merci, sul quale punta molto la Regione, che opera prevalentemente in orario notturno e spesso con velivoli vecchi e rumorosi provenienti da

paesi del terzo mondo o dalle ex Repubbliche sovietiche (ad esempio i voli cargo promossi recentemente dalla Regione Toscana e dalla COOP per far arrivare a Pisa prodotti agricoli dal Burkina Faso).

Tutti aspetti - lo ripetiamo - che le autorità aeroportuali pisane hanno ben presenti, che erano in gran parte trattate correttamente negli studi connessi al masterplan del 1997 e che in parte sono state ricordate nello studio preliminare al masterplan regionale della Giorgio Fossa Sas lo scorso anno. È curioso che nel PIT e documenti ambientali annessi non se ne faccia cenno, dedicando invece tanta attenzione al peso del "Vespucci" di Firenze sugli equilibri del protocollo di Kyoto.

"Approccio equilibrato"

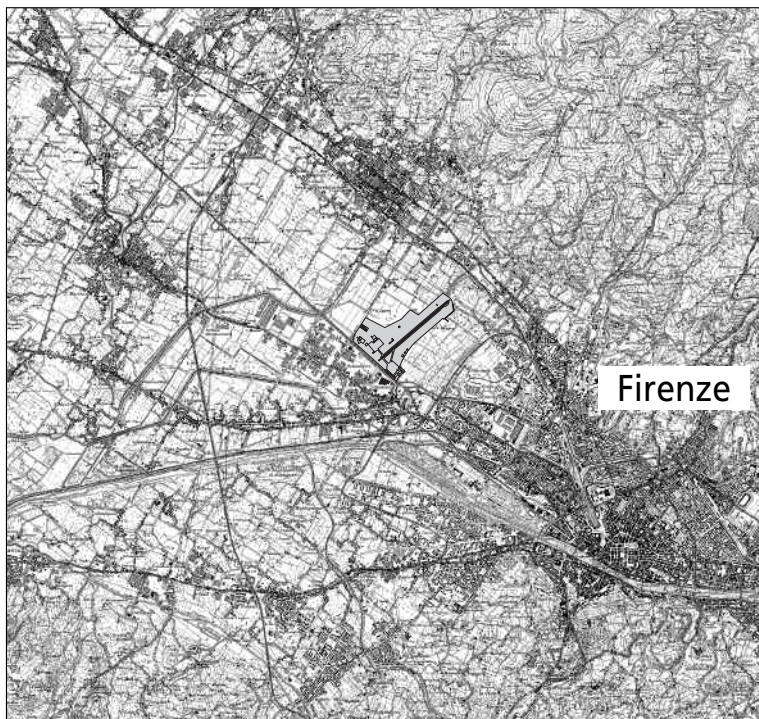
Tra le tante attenzioni per il "Vespucci" manca però qualunque analisi dei costi ambientali prodotti dalle sue carenze strutturali (pista limitata e assenza della bretella) e dei

Bluff ambientale

benefici che deriverebbero dalla soluzione di tali problemi. È vero che lo scalo fiorentino non ha mai superato per emissioni alcun limite di legge, ma sarebbe quantomeno interessante valutare tali aspetti. Anche perché la realizzazione di strutture che assicurino adeguata capacità aeroportuale, efficienza nella gestione del traffico aereo, l'eliminazione dei colli di bottiglia e delle situazioni congestionate è una delle azioni basilari raccomandate nel cosiddetto "approccio equilibrato" alla gestione del rumore introdotto dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) e fatto proprio dall'Unione Europea, per aiutare il processo d'integrazione col territorio delle attività aeroportuali. Un traffico aereo più fluido, che abbatta i ritardi ed i dirottamenti dei voli, elimina o riduce le attese degli aerei sui piazzali ed in volo, ottimizza le procedure e le movimentazioni a terra, oltre agli ovvi benefici per il servizio offerti, si traduce in una drastica riduzione del consumo di carburante e quindi delle emissioni inquinanti (gassose e acustiche) sia in atmosfera, sia nelle aree aeropor-

tuali ed i loro intorno, con enormi vantaggi per tutti. Ci sono poi gli interventi sulle infrastrutture di volo che contemporaneamente migliorano l'operatività dello scalo e l'impatto dei voli sul territorio, come la realizzazione di una pista con orientamento più favorevole rispetto agli abitati, o l'allungamento delle piste esistenti secondo l'ormai noto concetto "più pista meno rumore" raccontato infinite

volte su queste pagine. La testimonianza più autorevole per le istituzioni toscane ci fu lo scorso anno in Palazzo Vecchio al convegno sull'acustica, quando il rappresentante della Regione Emilia Romagna raccontò l'allungamento della pista dell'aeroporto di Bologna quale più importante intervento di riduzione del rumore attuato nell'ambito del sistema trasportistico regionale.



Il documento ambientale connesso al PIT toscano richiama varie volte l'approccio equilibrato, ma non considera in alcun modo queste opportunità e cosa significherebbe per il "Vespucci", la piana e gli abitati circostanti l'esistenza di strutture di volo più funzionali che permettano agli aerei di potersi alzare o di mettere le ruote a terra al primo tentativo o comunque nel più breve tempo possibile eliminando decine di minuti di attesa a terra e in volo, riducendo il carburante bruciato e abbattendo le emissioni inutili. Possibile che tutti questi aspetti della questione ambientale a Firenze e in Toscana non interessino proprio a nessuno?

Dimenticanze

Tra i tanti studi prodotti e dimenticati nella vicenda aeroportuale toscana, ce n'è uno significativo in relazione all'aspetto ambientale risalente alla fine degli anni ottanta, connesso ad una valutazione dei vari scenari aeroportuali toscani condotta dall'IRPET per conto della Regione. Confrontava l'**impatto delle diverse ipotesi** considerate: il nuovo aeroporto di Firenze S. Giorgio a Colonica (allora ripreso in considerazione), Peretola potenziato con la nuova pista (progettata dalla SAF), Peretola migliorato con il potenziamento della pista esistente, l'aeroporto di Pisa potenziato (secondo il progetto della SAT allora denominato "Galilei 2000"). Con riferimento all'aspetto più significativo, quello acustico, l'esito fu il seguente (**dal minore al maggiore** impatto sulla popolazione): **1. nuovo aeroporto S. Giorgio a Colonica; 2. nuova pista Peretola; 3. potenziamento pista esistente Peretola; 4. potenziamento aeroporto Pisa.**

In particolare, tra le due soluzioni meno silenziose (3 e 4), il potenziamento di Pisa risultava cinque volte più impattante per numero di persone interessate dal rumore aeroportuale ed otto volte e mezzo per numero di abitazioni rispetto al potenziamento dell'esistente Peretola. Da allora gli scenari sono profondamente cambiati per l'evoluzione della tecnologia aeronautica, delle normative, dei metodi di valutazione, ecc., con una **drastica riduzione degli impatti** che ha interessato o interesserebbe tutti gli scenari, ma in ottica comparativa il confronto tra le diverse soluzioni può essere considerato tutt'ora valido.

Progressi

In molti studi ambientali toscani, italiani ed europei continua a trasparire un **atteggiamento prevenuto** verso il trasporto aereo con scarsa o nulla attenzione per i progressi fatti dal settore. Quello aereo è l'ambito trasportistico che più ha ridotto l'impatto ambientale, processo iniziato già dagli anni settanta, prima che nascessero tante anime ambientaliste e protocolli vari. Da allora i motori aerei hanno ridotto del 70% il consumo di carburante e di conseguenza si sono ridotte le emissioni, e di circa 20 decibel il rumore emesso, con una riduzione del disturbo acustico di circa il 75%. Dal gennaio 2006 i nuovi velivoli prodotti devono rispondere al cosiddetto "Chapter 4", che presenta una ulteriore riduzione di rumorosità di circa 10 decibel rispetto al precedente "Chapter 3".

Su entrambi gli aspetti organismi internazionali, industrie aeronautiche ed enti di tutto il mondo proseguono le ricerche per rispondere a nuovi obiettivi di **riduzione delle emissioni**, obbligatori per assicurare il futuro del trasporto aereo. Questo processo vede in prima fila anche la Toscana, perché vari progetti internazionali in corso stanno coinvolgendo le università di Pisa e Firenze, in collaborazione con importanti industrie aeronautiche e organismi di settore. Nelle valutazioni sugli assetti futuri degli scali toscani si deve tenere conto anche di questa salutare corsa alla riduzione degli effetti ambientali del traffico aereo prima di tarpare le ali irrimediabilmente ad un aeroporto e ad un territorio.

Aerei e aeroporto

Nel momento in cui tutti sembrano aver seppellito la questione pista (vecchia e nuova), vale la pena aggiornare lo scenario fiorentino. Attualmente i voli di linea del "Vespucci" sono operati per un 40,2% da Airbus (Alitalia e Meridiana), 30,3% da BAe 146 ed Avro RJ85 (Air France, Belle Air, Lufthansa e Brussels Airlines), 24,4% da turboelica ATR, Bombardier e Saab (Alitalia, Austrian Airlines, Carpatair, Flybaboo, Lufthansa), 4,1% da Boeing 737 (Sterling).

I **BAe 146** e gli **Avro RJ**, che erano e restano gli unici aerei ideati per piste "difficili", proseguono il graduale processo di alienazione che prima o poi sarà completo. Se Air France l'ha rimandato ancora, scegliendo di usare gli RJ85 di CityJet reperiti sul mercato dell'usato, Lufthansa ha riavviato il processo di sostituzione dei suoi RJ85 con i CRJ900 e gli Embraer 190, dopo lo stop seguito alla cancellazione del progetto Dornier 728.

Gli **Airbus** ed i **Boeing**, che sarebbero i più adatti per le rotte a maggiore domanda per l'area fiorentina, non hanno niente a che vedere con le caratteristiche dei BAe e con le piste corte e penalizzate da ostacoli. Alcuni modelli vi si adattano, grazie alla potenza dei motori e in certi casi a modifiche tecniche, ma mantengono sull'attuale pista di Firenze un'operatività marginale. Per questo alcuni vettori valutano di potervi operare, molti altri no, e per uno stesso vettore la valutazione della situazione contingente

La pista corta e penalizzata del "Vespucci" resta uno dei problemi prioritari per l'accessibilità dell'area fiorentina.



Bombardier CRJ900 e Embraer 190 sono i naturali sostituti scelti dagli operatori di BAe 146 ed Avro RJ. Nella foto sopra: un CRJ900 della Lufthansa Cityline. Sotto: un Embraer 190 della Régional nei colori di Air France.



può variare da un comandante ad un altro. I **nuovi jet regionali** Bombardier ed Embraer, naturali sostituti per gli operatori di BAe, non sono progettati per piste corte ma per rotte, fasce orarie o bacini d'utenza a minore domanda. Per questo sono sempre più impiegati per sviluppare voli diretti tra città e regioni europee senza passare dai grandi hub congestionati. Per operazioni regolari richiedono piste più "normali", quindi non vengono impiegati sull'attuale "Vespucci" (soprattutto per i limiti all'atterraggio) salvo sporadici charter. Paradossalmente anche questi piccoli velivoli da 30-100 posti costretti a saltare Firenze, sono sempre più presenti a Pisa e Bologna.

I **turboelica**, da 30 a 90 posti, manterranno sempre la gestione di una quota di traffico per i voli più brevi ed a minore domanda. Ma in certi casi anch'essi vengono impiegati a Firenze per l'impossibilità di operare con jet regionali, come per Austrian Airlines da Vienna, Lufthansa da Monaco o Carpatair da Timisoara e sulle rotte più lunghe, come quelle dalla Romania, si porrà probabilmente presto il problema della loro sostituzione.

Al di là comunque di aerei vecchi e nuovi, conferme o sostituzioni, velivoli fuori produzione e nuovi progetti, i problemi operativi indotti dall'attuale pista colpiscono tutti i modelli, dagli Airbus agli ATR passando dai BAe, e tutte le rotte brevi, medie e lunghe. Si tratta

di una sorta di **gabella** imposta a chi vuol accedere all'area fiorentina, ma anche allo stesso sistema dell'area metropolitana, viste le difficoltà nei collegamenti che possono crearsi per tutti gli utenti.

Per questo la questione pista, con la sua "lunghezza", la presenza di ostacoli, le difficoltà di atterraggio, dovrebbe essere una **priorità assoluta** nelle infrastrutture per l'accessibilità dell'area fiorentina e non un problema da rifuggire tra rassegnazione e incoscienza.

Primo BAe, vent'anni fa

Peretola, **2 maggio 1987**: venti anni fa atterrava per la prima volta a Firenze un BAe 146, un esemplare del Queen's Flight della Royal Air Force pilotato per l'occasione dal principe Carlo d'Inghilterra in visita nella nostra città (foto a fianco). Per Firenze il quadrigetto inglese è stato l'**aereo simbolo** del rilancio dell'aeroporto negli anni novanta. Iniziò a operare voli di linea nel 1989 con la belga DAT per conto di Sabena, quindi è stato utilizzato da Air UK, Alisarda (poi Meridiana), Azzurra Air per conto di Alitalia, Club Air ed è usato tutt'ora da Air France, Belle Air, Lufthansa e Brussels Airlines (ex Sabena).



Nel novembre 2001, con il prototipo della terza versione appena completato (l'Avro RJX), la produzione dei regional jet della British Aerospace fu improvvisamente interrotta. Ad oggi il BAe 146 resta l'**unico jet** nato per operare su piste limitate e vicino ad aree abitate, con bassa velocità di avvicinamento, atterraggio e decollo corto ed estrema silenziosità. Come tutti gli aerei di successo e dalle caratteristiche ineguagliate, i BAe 146 e gli Avro RJ stanno vivendo un allungamento di vita nel mercato dell'usato, mentre i maggiori vettori l'anno sostituito o lo stanno sostituendo con nuovi jet regionali.

Anche la **Presidenza del Consiglio**, con il Dipartimento per l'Innovazione e le Tecnologie, s'è messa a creare caos nell'accessibilità dell'area fiorentina. Il nuovo sito internet ideato per promuovere l'Italia nel mondo, alla voce "Arrivare in aereo", incappa prima di tutto in un pasticcio simile a quello del codice unificato tra Pisa e Firenze che aveva creato tanta confusione negli scorsi anni, presentando indifferentemente Peretola e Pisa "Galilei" come scali di Firenze. Quindi, chiedendo "Firenze Peretola", dei 18 voli internazionali disponibili ne indica correttamente solo due: Londra Gatwick di Meridiana e Parigi CDG di Air France/Alitalia. Altri tre voli (Amsterdam, Barcellona e Madrid di Meridiana) sono segnalati solo dopo le combinazioni Alitalia via Roma o Milano.

Gli altri 13 voli del "Vespucci" non sono riportati. Le rispettive destinazioni sono offerte solo tramite Alitalia con cambio in uno dei due hub nazionali, ma in molti casi viene offerto anche un giro assurdo con due scali intermedi, come Tirana-Roma-Milano-Firenze. Se non viene trovata la combinazione via Roma o Milano, Firenze risulta irraggiungibile. La beffa si completa scegliendo la voce "Firenze/Pisa Galilei": qui vengono segnalate molte destinazioni dirette (non tutte), comprese quelle dei vettori low cost come Ryanair ed EasyJet.

Tanto per fare un esempio, per il nuovo sito Firenze si può raggiungere da Bruxelles o con cambio volo a Fiumicino e Malpensa con Alitalia, o partendo da Charleroi e passando da Pisa con Ryanair, ma non c'è traccia del volo diretto Bruxelles-Firenze. Invitiamo enti e autori-



EMBRAER

zioni del velivolo sulla pista fiorentina. Dopo un periodo di sospensione, il collegamento riprese nell'ottobre 1995 con **Fokker 70** da 79 posti e quindi, dal 1996, fu introdotto il **BAe 146** da 93 posti della CityJet, più adatto alla pista del "Vespucci" ed infine dal marzo scorso è iniziata la sostituzione dei vecchi BAe 146 con la versione **Avro RJ85** da 95 posti, acquisiti da CityJet. Negli anni le frequenze sono aumentate raggiungendo il culmine nella stagione stiva 2006 con sette voli giornalieri (ora sono sei). Ciononostante il collegamento è spesso esaurito e necessiterebbe di ulteriori potenziamenti, ma per ora Air France continua a ritenere **non praticabile** l'attuale pista per gli Airbus A318 (123 posti) e A319 (135-142 posti) che ha direttamente nella propria flotta, né possono operare i nuovi Embraer 190 della sussidiaria Régional ed i CRJ1000 ordinati dalla Brit Air, entrambi da 100 posti.

La compagnia svizzera Flybaboo, che collega Ginevra e Firenze con Bombardier Q300, ha ordinato alcuni esemplari di Embraer 190 con l'optional "steep approach" per riuscire a scendere sulle piste difficili del City Airport di Londra, Firenze, Lugano e Sion.

Scherzi a parte?

Mentre all'aeroporto di Firenze non viene permesso neppure un mq di sviluppo, il **Monte dei Paschi di Siena** ha annunciato in un comunicato ufficiale ed interviste televisive l'accordo con il gruppo di investimenti Galaxy per lo studio di un progetto di sviluppo dell'aeroporto di Ampugnano "per svariati centinaia di milioni di euro"(!). Intanto, dalla cronaca locale de La Nazione, il **sindaco di Pisa** Fontanelli ha chiesto la realizzazione di una terza pista per l'aeroporto "Galilei" per proseguire il ritmo di sviluppo del traffico degli ultimi anni, ritenuto fondamentale per l'area pisana, e ridurre l'impatto dei voli sulla città provocato dalle attuali piste. "Scherzi" a parte o pesci d'aprile fuori tempo?



JOSE MUNOZ

Un Bombardier CRJ900 dell'Air Nostrum nei colori di Iberia. Il principale vettore spagnolo sta intensificando i voli diretti sull'Italia con i jet regionali. L'ultima linea aperta è la Valencia-Bologna.

tà del "Vespucci" e dell'area fiorentina a intervenire sulla Presidenza del Consiglio perché sia posto rimedio a tanto **scempio informativo**.

20 anni di Air France

Vent'anni fa, il **29 marzo 1987**, Air France iniziava ad operare su Firenze con la linea dal Charles de Gaulle di Parigi. Per i primi anni il volo fu operato con turboelica **Saab 340** da 33 posti della sussidiaria Europe Air, rivelatosi però subito troppo piccolo per la domanda da servire, quindi con **ATR 42** della Brit Air da 42 posti. Nel febbraio 1989 la compagnia francese provò ad introdurre il jet regionale **Fokker F.28** da 79 posti, ma si scontrò con veti posti dalle autorità aeroportuali toscane alle opera-

Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione. L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società. Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!



La famiglia di jet regionali Bombardier CRJ si sta diffondendo anche in Italia, dove è stata scelta sia da Air One (dieci CRJ900), sia da Myair.com (quattro CRJ900 e 15 CRJ1000). A sinistra: un'anticipazione grafica di un CRJ1000 nei colori della low cost Myair.com.

Editoria aviatoria fiorentina

Tra le varie realtà aeronautiche misconosciute nella nostra città, c'è anche una lunga tradizione nell'editoria di settore. A Firenze ha sede una delle maggiori riviste specializzate italiane, la più antica per continuità, che proprio nel maggio 2007 festeggia il 400° numero raggiunto in 35 anni ininterrotti di pubblicazioni: **JP4 Mensile di Aeronautica**. Dal 1972, dalla redazione fiorentina, viene raccontata ogni mese la realtà nazionale e internazionale del mondo dell'aviazione civile e militare, industrie aeronautiche, infrastrutture aeroportuali, compagnie e forze aeree, ed inevitabilmente sulle sue pagine è scorsa l'intera questione aeroportuale toscana. Curiosando nei primi numeri della rivista si possono ritrovare momenti significativi e purtroppo assolutamente attuali come quello riportato qui a destra.

Intanto, nel febbraio 1971, il Governo aveva emanato la **Legge 111** (sotto) che stanziava 35 miliardi per tre nuovi scali ed altri interventi su aeroporti esistenti.

Compiuto il misfatto del 1974, con la cancellazione del progetto ed il rifiuto dei finanziamenti da parte della Regione Toscana, si cerca di correre ai ripari. Nel giugno 1975 viene data notizia di una visita a Firenze del direttore generale di Civilavia, gen. Moci, seguita dalla dichiarazione ufficiale secondo cui Peretola sarà dotata di pista e strumentazioni adeguate.

«*Sembra finalmente avere uno sbocco positivo la travagliata situazione aeroportuale di Firenze*» commentavano le cronache 32 anni fa. «*I lavori prenderanno il via entro breve e, condotti sollecitamente, potrebbero render agibile la pista fin dal 1976*». Ovviamente anche questo intervento fu rifiutato dalle autorità toscane. Trent'anni dopo, nel settembre 2005, la rivista ha ospitato l'articolo più recente sulle vicende del "Vespucci" dal titolo significativo "**Firenze: eutanasia di un aeroporto**", dedicato all'atteggiamento degli amministratori locali verso il proprio scalo aereo e la proposta del progetto nuova pista.

«È stato finalmente dato il via al costruendo aeroporto di Firenze, che sorgerà presso San Giorgio a Colonica. La vicenda, è il caso di dirlo, risale a quasi venti anni fa, quando si cominciò a sentire l'esigenza di un aeroporto più grande e moderno, se non nuovo addirittura. Dopo anni di inutili discussioni e progetti un primo passo avanti si ebbe nel marzo 1967; infatti in questo periodo, grazie all'azione di Franco Tancredi, esponente del turismo fiorentino, si costituì un "Comitato Promotore" con seri intenti di lavoro. Nel maggio 1968 il Consiglio Superiore di Civilavia approvò il progetto di massima e nel luglio dell'anno successivo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dette il benestare al progetto definitivo. La Società per la costruzione dello scalo è stata costituita nel giugno 1971 ed il pacchetto azionario è in gran parte nelle mani di Enti e Banche toscane».

JP4 Mensile di Aeronautica
1973

LEGGE 25 FEBBRAIO 1971, n.111
(GU n. 080 del 31/03/1971)

COSTRUZIONE
DI NUOVI AEROPORTI DI
FIRENZE, NAPOLI E DELLA
SICILIA SUD-OCCIDENTALE
(AGRIGENTO),
COMPLETAMENTO DEL NUOVO
AEROPORTO CIVILE DI OLBIA
- COSTA SMERALDA -
E COMPLETAMENTO,
AI FINI DELL'ATTIVITÀ AEREA
CIVILE, DI TALUNI AEROPORTI
MILITARI APERTI AL TRAFFICO
AEREO CIVILE.

La tradizione editoriale fiorentina in materia di aviazione è però ancora più antica: nel 1945, infatti, nasceva nella nostra città la prima rivista moderna di settore italiana, "**Ala**", su iniziativa di Giorgio Bonsi, pilota, ingegnere aeronautico e per tutta la vita promotore di iniziative a sostegno di Firenze e del suo scalo aereo, fino alla sua scomparsa nel 1994 (per queste attività è ricordato assieme a Vasco Magrini e Luciano Nustrini con la targa apposta nel 2001 nella sala check-in del "Vespucci"). Tra le mille peripezie di quel difficile dopoguerra, la rivista raccontò l'aviazione nazionale e internazionale che rialzava le ali dopo i disastri del periodo bellico, compresa la ripresa dei voli dal nostro scalo di Peretola.

Chi volesse ricevere **Aeroporto** in formato digitale (PDF) è pregato di comunicare il proprio indirizzo email a: **assogiannotti@interfree.it**

Regioni europee

Dopo Air One CityLiner, un altro vettore italiano - la low cost veneta Myair.com - sta tessendo la rete di voli intraeuropei con i nuovi jet regionali Bombardier CRJ900 da 90 posti (e prossimamente con i CRJ1000 da 100 posti). I collegamenti uniscono scali regionali italiani con molte città europee senza passare dai grandi hub congestionati, facilitando le relazioni e la **mobilità dei cittadini** tra le regioni d'Europa. Myair.com vola al momento verso destinazioni quali Bordeaux, Lille, Lione, Metz-Nancy, Nantes, Sofia, ecc. L'inadeguatezza della pista del "Vespucci" continua a tenere lontano dall'area fiorentina questo tipo di voli.

Aeroporti "Comunitari"

Con il **Regolamento (CE) N.158/2007** del 16 febbraio 2007 la Commissione Europea ha aggiornato l'elenco degli aeroporti "comunitari", gli scali appartenenti ai **27 paesi** dell'Unione che gestiscono un traffico commerciale non occasionale superiore a 15.000 unità passeggero all'anno. In totale sono comprese **395 strutture**, suddivise in tre categorie: la prima individua scali con traffico tra 15.000 e 150.000 passeggeri, la seconda tra 150.000 ed 1,5 milioni, la terza oltre un milione. In Italia sono censiti 37 aeroporti (sui 102 aperti al traffico civile), 7 nella prima categoria, 13 nella seconda e 17 nella terza. La Toscana compare con gli scali di **Pisa e Firenze**, entrambi in categoria 3.

Aeroporto

Anno 11 - Numero 2
N° progressivo 39 - Aprile - Giugno 2007
Notiziario trimestrale dell'Associazione
"Valentino Giannotti" per lo Sviluppo
dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi
Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 4710 del 24/7/1997

Stampa: Grafiche Cappelli - Osmannoro (FI)



Associazione "Valentino Giannotti" per
lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze
Casella Postale 1463, Firenze 7,
50121 Firenze
Tel. e fax 055/330601
Email assogiannotti@interfree.it

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino
Via Condotta 12, 50122 Firenze